Deutscher Bundestag
1. Wahlperiode
1949

Drucksache **Nr. 1023**

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
BK 1455/50

Bonn, den 7. Juni 1950

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Als Anlage übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlußfassung des Bundestages herbeizuführen. Der Deutsche Bundesrat hat zu dieser Vorlage eine Neufassung des letzten Absatzes des allgemeinen Teiles der Begründung vorgeschlagen. Die Bundesregierung stimmt dieser Änderung zu. Die Anlage enthält bereits den geänderten Text.

Ferner ist nach der Beratung im Bundesrat noch eine redaktionelle Änderung der Begründung zu § 6 Absatz 1 erforderlich geworden. Es sind dort hinter der Erwähnung der Mitropa, Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen A. G. die Angaben „das Deutsche Reisebüro, die Firma Schenker & Co., ferner die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank A. G." weggelassen worden, da die Möglichkeit besteht, die Beteiligungen an diesen Unternehmungen nach § 1 Absatz 3 zu behandeln. Weil es sich hierbei nur um eine redaktionelle Änderung in der Begründung handelt, ist davon abgesehen worden, die Vorlage nochmals dem Deutschen Bundesrat zuzuleiten.

In Vertretung
Blücher

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei Gebr. Scheur, Bonn
Allein-Vertrieb: Dr. Hans Heger, Andernach, Breite Straße 30, und Wiesbaden. Nietzschestraße 1

Entwurf eines Gesetzes

über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

(1) Das Eigentum und alle sonstigen Vermögensrechte des Deutschen Reiches, die zum bisherigen Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn" gehören, sind mit Wirkung vom 24. Mai 1949 als Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn" Vermögen des Bundes. Dazu gehören auch alle Vermögensrechte, die nach dem 8. Mai 1945 entweder mit Mitteln jenes Vermögens erworben oder ausschließlich dem Betrieb der Deutschen Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet oder dem Betrieb der Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen gewidmet worden sind, ohne Rücksicht darauf, für welchen Rechtsträger sie erworben worden sind.

(2) Dies gilt auch für Rechte, die durch Gesetz für unübertragbar oder nur auf Grund besonderer Vereinbarung für übertragbar erklärt sind.

(3) Bei einem Unternehmen des privaten Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit, an dem die Deutsche Reichsbahn eine Beteiligung besaß und das am 1. Oktober 1949 seinen Sitz innerhalb des Bundesgebietes oder seinen Sitz in Groß-Berlin und seine Verwaltung im Bundesgebiet oder im amerikanischen, britischen oder französischen Sektor von Groß-Berlin hatte, fällt nur die Beteiligung unter Absatz 1. Das Vermögen des Unternehmens verbleibt diesem selbst; ein Übergang auf die Länder gilt als nicht erfolgt.

§ 2

(1) Treuhandschaften der Länder an dem Eigentum und den Vermögensrechten, die unter § 1 fallen, erlöschen mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes.

(2) Soweit die Länder Rheinland-Pfalz, Baden und Württemberg-Hohenzollern sich zur Deckung von Fehlbeträgen in der Betriebsrechnung der Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen verpflichtet oder die Haftung für Anleihen der Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen übernommen haben, tritt das Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn" in diese Verpflichtungen ein.

§ 3

Die Wirksamkeit von rechtsgeschäftlichen Verfügungen, die über Vermögensrechte der in § 1 bezeichneten Art vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes getroffen worden sind, bleibt unberührt.

§ 4

§ 1 gilt nicht für Eigentum und Vermögensrechte, die nach dem 30. Januar 1933 einer Gewerkschaft, Genossenschaft, politischen Partei oder sonstigen demokratischen Organisation weggenommen worden sind.

§ 5

Dingliche Rechte an Grundstücken und sonstigen Sachen und Rechten, die unter § 1 fallen, bleiben bestehen.

§ 6

(1) Gehören einem Unternehmen des privaten Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit, an dem die Deutsche Reichsbahn eine Mehrheitsbeteiligung besaß und das nicht unter § 1 Absatz 3 fällt, Vermögenswerte, die innerhalb des Bundesgebietes gelegen sind, so wird die Deutsche Bundesbahn Treuhänder dieser Vermögenswerte für ein neu im Bundesgebiet zu errichtendes Unternehmen des privaten Rechts.

(2) Die Deutsche Bundesbahn hat das neue Unternehmen zu errichten. Das Grund- oder Stammkapital des neuen Unternehmens soll dem Wert aller Vermögensteile des alten Unternehmens unter Abzug der Schulden entsprechen, die innerhalb des Bundesgebietes gelegen sind.

(3) Die Behandlung der Minderheitsbeteiligung von natürlichen Personen und juristischen Personen des privaten Rechts an dem alten Unternehmen ist vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen zu regeln.

(4) Die Gläubiger des alten Unternehmens können vor Inkrafttreten dieses Gesetzes entstandene Ansprüche aus Rechtsverhältnissen, die sich auf die innerhalb des Bundesgebietes gelegenen Vermögenswerte des alten Unternehmens beziehen, auch gegen das neue Unternehmen in vollem Umfang geltend

machen. Für Verbindlichkeiten des alten Unternehmens aus Rechtsverhältnissen, die sich auf die nicht innerhalb des Bundesgebiets gelegenen Vermögenswerte beziehen, haftet das neue Unternehmen nicht. Für Verbindlichkeiten des alten Unternehmens aus anderen Rechtsverhältnissen haftet das neue Unternehmen zu dem Anteil, der dem Anteil der im Bundesgebiet gelegenen Vermögenswerte des alten Unternehmens an dessen Gesamtvermögen im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes entspricht. Die Haftung des neuen Unternehmens ist auf den Wert der nach Absatz 1 auf dieses übergehenden Vermögensteile beschränkt.

§ 7

(1) Gehört das Eigentum an einem Grundstück nach § 1 zum Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn", so ist der Antrag auf Berichtigung des Grundbuches von der Eisenbahndirektion zu stellen, in deren Bezirk das Grundstück liegt. War als Eigentümer eines solchen Grundstücks nicht das Deutsche Reich oder die Deutsche Bundesbahn im Grundbuch eingetragen, so ist die Berichtigung des Grundbuchs gemeinsam von der Eisenbahndirektion und von der durch die Landesregierung bestimmten Landesbehörde zu beantragen, in deren Bezirk das Grundstück liegt. Der Antrag muß von dem Präsidenten der Eisenbahndirektion oder seinem Vertreter unterschrieben und mit dem Amtssiegel oder Amtsstempel versehen sein. Zum Nachweis des Eigentums gegenüber dem Grundbuchamt genügt die in den Antrag aufzunehmende Erklärung, daß das Grundstück zum Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn" gehört. Das Eigentum ist einzutragen für die „Bundesrepublik Deutschland — Bundeseisenbahnvermögen —".

(2) Dies gilt entsprechend für sonstige im Grundbuch eingetragene Rechte.

§ 8

Gebühren und andere Abgaben, die aus Anlaß und in Durchführung dieses Gesetzes fällig werden könnten, werden nicht erhoben. Bare Auslagen bleiben außer Ansatz.

§ 9

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

Nach Artikel 87 Absatz 1 des Grundgesetzes werden die **Bundeseisenbahnen** in bundeseigener Verwaltung geführt. Das Sondervermögen des Reichs, das dem Betrieb der Reichseisenbahnen gewidmet war, steht nach Artikel 134 Absatz 1 des Grundgesetzes dem Bund zu. Nach Artikel 134 Absatz 4 soll das Nähere durch ein Bundesgesetz geregelt werden.

In den Ländern Rheinland-Pfalz, Baden und Württemberg-Hohenzollern sowie im bayerischen Kreis Lindau besteht eine mit diesen Grundsätzen nicht in Einklang stehende Rechtslage. Dies ergibt sich aus der im „Abkommen zur Errichtung einer Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen" vom 25. Juni 1947, Artikel III Absatz 2, getroffenen Feststellung, daß das den ehemaligen Reichseisenbahnen gewidmete Reichsvermögen in den Gebieten der vertragschließenden Länder Eisenbahnvermögen jedes der vertragschließenden Länder werde. Das Abkommen vom 25. Juni 1947 war in den Ländern Rheinland-Pfalz nach Zustimmung des Landtags vom 29. August 1947 durch Bekanntmachung im Verordnungsblatt 1947 S. 483, Baden durch Gesetz vom 18. Februar 1948 (Gesetz- und Verordnungsblatt S. 30) und Württemberg-Hohenzollern durch Gesetz vom 1. August 1947 (Regierungsblatt S. 49) übereinstimmendes Landesrecht innerhalb der französischen Besatzungszone geworden. Nach Artikel 124 in Verbindung mit Artikel 73 Nr. 6 des Grundgesetzes ist es, weil es die Bundeseisenbahnen betrifft, innerhalb seines Geltungsbereichs Bundesrecht geworden. Unbeschadet der Fortgeltung des übrigen Inhalts des Abkommens wird jedenfalls die in Artikel III Absatz 2 getroffene Feststellung über die Übertragung von Vermögenswerten durch Artikel 134 des Grundgesetzes erfaßt. Insoweit erfüllt das Gesetz gegenüber dem Recht dieser drei Länder die Aufgabe der notwendigen näheren Regelung nach Artikel 134 Absatz 4 des Grundgesetzes. Die Zuständigkeit der Bundesgesetzgebung zur Regelung der vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesbahnen ergibt sich hiernach sowohl für Baden, das die in Artikel III Absatz 2 getroffene Feststellung lediglich mit dem Vorbehalt, daß der endgültigen Regelung der vermögensrechtlichen Auseinandersetzung zwischen dem Reich und den Ländern und der künftigen Gestaltung des Verkehrswesens nicht vorgegriffen werde, zum Inhalt seines Gesetzes gemacht hat, als auch für Rheinland-Pfalz und Württemberg-Hohenzollern, die, abgesehen von diesem Vorbehalt, noch ausdrücklich feststellten, daß sie die übertragenen Vermögenswerte nur zu treuen Händen übernähmen. Artikel 134 Absatz 4 des Grundgesetzes macht die Gesetzgebung von der Zustimmung des Bundesrates abhängig, bietet aber für eine besondere Auseinandersetzung zwischen Bund und Ländern keinen Raum.

Das Gesetz erfüllt noch einen weiteren Zweck. Die Regelung des Grundgesetzes kommt ohne weiteres nur in den Ländern Hamburg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein zur Auswirkung, da die über die Behandlung des Reichs- und Staatsvermögens am 6. September 1949 in Kraft getretene Verordnung Nr. 202 der britischen Militärregierung grundsätzlich den Bestimmungen des Grundgesetzes Rechnung trägt. In den Ländern Bayern, Bremen, Hessen und Württemberg-Baden ist dagegen am 20. April 1949 das Gesetz Nr. 19 der Militärregierung Deutschland — Amerikanisches Kontrollgebiet — in Kraft getreten, das mit den Grundsätzen des Artikels 134 des Grundgesetzes nicht in Einklang steht.

Dasselbe gilt auch für die Verordnung Nr. 217 des französischen Oberkommandos in Deutschland vom 3. Juni 1949, wonach in den Ländern Baden, Rheinland-Pfalz und Württemberg-Hohenzollern sowie in dem bayerischen Kreis Lindau Vermögenswerte, die den Dienststellen der Reichsbahn zugewiesen waren, vorläufig von dem Land, auf dessen Gebiet sie sich befinden, in Besitz genommen und lediglich als Geschäftsführer für Rechnung des Bundes zu verwalten sind. Indes gibt die Verordnung Nr. 217, ohne daß es einer Untersuchung über ihre rechtliche Bedeutung gegenüber der Feststellung des Artikels III Absatz 2 des oben erwähnten Abkommens zur Errichtung einer Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen bedarf, ebenso wie das Gesetz Nr. 19 dem Bund die Möglichkeit, die hier in Betracht kommenden Verfügungen der beiden Militärregierungsgesetze mit Zustimmung der Militärregierungen außer Kraft zu setzen. Von dieser Möglichkeit macht das Gesetz für das Vermögen der bisherigen Reichseisenbahnen Gebrauch.

Das Gesetz mußte sich aus diesem Grunde auch zum Teil der Begriffsbildung der genannten Rechtsvorschriften der Militärregierungen anschließen und — wie z. B. bei der Behandlung der Beteiligung der Reichsbahn an Unternehmen mit Sitz im sowjetisch besetzten Gebiet — Regelungen übernehmen, die im deutschen Recht kein Vorbild haben.

Dagegen dient das Gesetz nicht der Ausführung des Artikels 130 des Grundgesetzes und läßt deshalb die gegenwärtigen organisatorischen und verwaltungrechtlichen Verhältnisse der Bundesbahn im ehemaligen Vereinigten Wirtschaftsgebiet und in den Ländern Rheinland-Pfalz, Baden und Württemberg-Hohenzollern, insbesondere die hier durch Staatsvertrag geschaffene Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen, unberührt. Eine besondere Verordnung nach Artikel 130 des Grundgesetzes zur Überführung der Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen ist nicht erforderlich. Das Gesetz greift auch der künftigen Gestaltung des Bundesbahngesetzes nicht vor.

Zu § 1 Absatz 1

Das Reichseisenbahnvermögen besteht nach § 1 Absatz 2 Nr. 1 a) und b) des Reichsbahngesetzes vom 4. Juli 1939 (RGBl. I S. 1205) aus dem Vermögen des Reichs, das dem Betrieb der Reichseisenbahnen gewidmet und in ihm erworben ist, sowie aus dem Vermögen der bis 1937 eine eigene Rechtspersönlichkeit bildenden Deutschen Reichsbahn (vgl. Artikel 2 Absatz 1 und 3 des Gesetzes zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 — RGBl. II S. 47 —). Der Begriff Betrieb ist dabei nicht im engen technischen Sinne, sondern in dem vom Reichsbahngesetz verwendeten umfassenden Sinne zu verstehen. Das Reichsbahnvermögen besteht somit aus Anlagevermögen, wie Grundstücken, Bahnkörpern, Gebäuden, Brücken, Betriebsmitteln usw. — gleichgültig, ob zu Betriebs-, Verwaltungs- oder sonstigen Zwecken und ob für den Schienen-, Straßen- oder Schiffsverkehr bestimmt — und Beteiligungen, sowie aus Umlaufvermögen, wie Vorräten an Stoffen, Werkzeugen und Fahrzeugausrüstungen, Kassenbestand, Bankguthaben, Wertpapieren, Forderungen.

Nach dem Reichsbahngesetz ist das Reichseisenbahnvermögen bisher als Sondervermögen des Reichs verwaltet worden. Es war von dem übrigen Vermögen des Reichs, seinen Rechten und Verbindlichkeiten

getrennt zu halten. Seine Abgrenzung vom übrigen Reichsvermögen ist deshalb ohne Schwierigkeiten durchführbar.

Die Feststellung des § 1 Satz 1, daß das Eigentum und alle sonstigen Vermögensrechte, die zum Sondervermögen des Reichs gehören, mit dem Zeitpunkt der Errichtung der Bundesrepublik Deutschland als Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn" Bundesvermögen ist, besitzt für das im britischen Kontrollgebiet gelegene Eigentum und alle sonstigen Vermögensrechte lediglich deklaratorische Bedeutung. Für das in den Ländern des amerikanischen und französischen Kontrollgebiets gelegene Eigentum und alle sonstigen Vermögensrechte wird durch die Bestimmung des § 1 jedoch gleichzeitig der Widerspruch zum Grundgesetz beseitigt, der durch das Gesetz Nr. 19 und die Verordnung Nr. 217 in dem Geltungsbereich dieser Gesetze entstanden ist. Nach Artikel IV des Gesetzes Nr. 19 sind nämlich Vermögenswerte, die zum Gebrauch der Reichsbahn bestimmt waren und die am 8. Mai 1945 unmittelbar oder mittelbar dem Reich gehört haben, auf das Land, in dem diese Vermögenswerte gelegen sind, zu treuen Händen als Treuhänder für den Bund übertragen worden. Eine entsprechende treuhänderische Verwaltung der Vermögenswerte, die den Dienststellen der Reichsbahn zugewiesen waren, ist in Artikel 3 der Verordnung Nr. 217 angeordnet worden. Beide Bestimmungen lassen indes zu, daß diese Vermögenswerte endgültig auf den Bund übertragen werden, wenn die gesetzgebende Körperschaft des Bundes sie innerhalb eines Jahres nach der Errichtung der Bundesrepublik — also bis zum 23. Mai 1950 — bezeichnet und die Militärregierungen — jetzt die Alliierten Hohen Kommissare — hierzu ausdrücklich ihr Einverständnis geben. Die Regelung für die Vermögenswerte der Reichsbahn in § 1 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes dient in Übereinstimmung mit diesen Bestimmungen der Herstellung des im Grundgesetz festgelegten Rechtsstandes, und zwar mit Wirkung vom Inkrafttreten des Grundgesetzes.

Durch § 1 Absatz 1 Satz 2 wird klargestellt, daß auch diejenigen Vermögenswerte in die Bestimmungen des Satzes 1 einbegriffen sind, die seit dem 9. Mai 1945 dem Betrieb der Reichseisenbahnen im Bundesgebiet neu gewidmet worden sind. Seit diesem Zeitpunkt ist das Reichseisenbahnvermögen innerhalb des jetzigen Bundesgebietes in den einzelnen Besatzungszonen von verschiedenen zonalen und interzonalen Zentralstellen verwaltet worden. So bestand zunächst in der amerikanischen Zone die „Oberbetriebsleitung der Deutschen Reichsbahn" in Frankfurt/Main, in der britischen Zone die „Reichsbahngeneraldirektion" in Bielefeld, die bei Errichtung des Vereinigten Wirtschaftsgebietes zur „Hauptverwaltung der Eisenbahnen" in Bielefeld und sodann zur „Hauptverwaltung der Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet" in Offenbach/Main zusammengeschlossen wurden, während die im französischen Kontrollgebiet gelegenen Reichseisenbahnen von den Ländern Rheinland-Pfalz, Baden und Württemberg-Hohenzollern nach dem zwischen ihnen geschlossenen „Abkommen zur Errichtung einer Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen" vom 25. Juni 1947 von der „Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen" in Speyer, die gemäß Artikel 130 des Grundgesetzes nunmehr der Bundesregierung untersteht, als gemeinnütziger Anstalt des öffentlichen Rechts betrieben werden. Die seit dem 9. Mai 1945 dem Betrieb der Reichseisenbahnen im Bundesgebiet neu gewidmeten Vermögenswerte sind unter verschiedenen Namen erworben worden. Es ist daher besonders hervorgehoben worden, daß diese Vermögenswerte ohne Rück-

sicht darauf, für welchen Rechtsträger sie erworben worden sind, dem Bund als Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn" zustehen.

Zu § 1 Absatz 2

Durch Absatz 2 soll ein Streit darüber, ob im allgemeinen unübertragbare Rechte, z. B. Nießbrauchsrechte (§ 1059 BGB) und beschränkte persönliche Dienstbarkeiten (§ 1092 BGB) sowie die nur im Falle besonderer Vereinbarung übertragbaren Vorkaufsrechte (§§ 514, 1098 BGB), unter das Gesetz fallen, von vornherein ausgeschlossen werden.

Zu § 1 Absatz 3

Das Gesetz Nr. 19 und die Verordnung Nr. 217 erfassen auch das mittelbare Vermögen. Dies wird zum Teil dahin ausgelegt, daß damit das Land unmittelbar Eigentümer des Vermögens geworden sei, das den Gesellschaften gehört, an denen das Reich eine Mehrheitsbeteiligung besaß.
Um demgegenüber für Unternehmen, die am 1. Oktober 1949 ihren Sitz innerhalb des Bundesgebietes oder in Groß-Berlin mit Verwaltung innerhalb des Bundesgebietes oder des amerikanischen, britischen oder französischen Sektors von Groß-Berlin hatten, klarzustellen, daß das Vermögen den Unternehmen selbst verbleibt, bedarf es der vorgesehenen besonderen Bestimmung. Der Geltungsbereich und der Stichtag der Bestimmung sind den Wertpapierbereinigungsgesetzen für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet, für die Länder Baden und Württemberg-Hohenzollern sowie für Groß-Berlin angepaßt worden, da für Aktiengesellschaften, deren Aktien nicht der Wertpapierbereinigung unterliegen, eine andere Regelung Platz greifen muß. Entsprechendes gilt für sonstige Unternehmen. Der abweichende Termin des Inkrafttretens des vom Lande Rheinland-Pfalz erlassenen Wertpapierbereinigungsgesetzes konnte unberücksichtigt bleiben, da er im vorliegenden Falle keine praktischen Auswirkungen hat.

Zu § 2 Absatz 1

Wie bereits erwähnt, sind durch das Gesetz Nr. 19 und die Verordnung Nr. 217 die Länder als Treuhänder für den Bund für die im § 1 genannten Vermögenswerte bestellt. Für den Weiterbestand dieser Treuhandschaften liegt nach Erlaß dieses Gesetzes kein Grund mehr vor.

Zu § 2 Absatz 2

Die Länder Rheinland-Pfalz, Baden und Württemberg-Hohenzollern haben sich in dem Abkommen zur Errichtung einer Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen verpflichtet, etwaige Fehlbeträge anteilig nach einem vereinbarten Schlüssel zu tragen; ferner sieht die Satzung der Betriebsvereinigung vor, daß die vertragschließenden Länder die Haftung für Anleihen der Betriebsvereinigung übernehmen können. Von diesen Verpflichtungen sollen die drei Länder durch die Bestimmung des Absatz 2 freigestellt werden.

Zu § 3

Im Interesse der Sicherheit des Rechtsverkehrs soll die Wirksamkeit von zwischenzeitlich getroffenen rechtsgeschäftlichen Verfügungen unberührt bleiben.

Zu § 4

Der gleiche Vorbehalt findet sich in Artikel VII Nr. 11 des Gesetzes Nr. 19, Artikel 10 der Verordnung Nr. 217 und Artikel IV Nr. 3 der Verordnung Nr. 202.

Zu § 5

Diese Regelung ist durch die in Artikel IX des Gesetzes Nr. 19 und in Artikel 12 der Verordnung Nr. 217 getroffenen besonderen Bestimmungen über die dinglichen Belastungen veranlaßt, die an den übertragenen Vermögenswerten bestehen.

Zu § 6 Absatz 1

Zu dem Vermögen der bisherigen Reichseisenbahnen gehören auch Beteiligungen an Unternehmen des privaten Rechts, die ihren Sitz im sowjetischen Besatzungsgebiet einschließlich solcher, die ihre Verwaltung im sowjetischen Sektor von Groß-Berlin haben. Es handelt sich hier vor allem um die Mitropa, Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen AG. Insbesondere dieses Unternehmen hat erhebliche Vermögenswerte im Bundesgebiet, die den Zwecken der Reichsbahn in diesem Gebiet gedient haben und auch weiterhin den Zwecken der Bundesbahn dienen müssen. Die Behandlung dieser Vermögenswerte im § 6 schließt sich eng an die Bestimmungen des Gesetzes Nr. 19 und der Verordnung Nr. 217 an.

Beide Militärregierungsgesetze haben grundsätzlich angeordnet, daß innerhalb des Besatzungsbereichs der drei Westalliierten gelegene Vermögenswerte einer juristischen Person, die ihren Sitz außerhalb dieses Besatzungsbereichs hat und an der das Reich eine Mehrheitsbeteiligung besaß, einer neu zu errichtenden juristischen Person zufallen sollen. Die Neuerrichtung soll dem Land mit der stärksten Beteiligung an dem Unternehmen obliegen. Diesem Land sind auch die Vermögenswerte als Treuhänder für die neu zu errichtende juristische Person übertragen. Die Behandlung der Minderheitsbeteiligung Privater an der alten juristischen Person soll nach einem besonderen Plan erfolgen, dessen Genehmigung sich die beiden Militärregierungen vorbehalten haben (Artikel V des Gesetzes Nr. 19 und Artikel 5 bis 7 der Verordnung Nr. 217). Die amerikanische und die französische Militärregierung haben damit die Möglichkeit geschaffen, das Vermögen solcher Unternehmen, auf das über die gesellschaftsrechtliche Mehrheitsbeteiligung an dem alten Unternehmen praktisch kein Einfluß mehr besteht, über die Gründung einer neuen Gesellschaft für das Bundesgebiet in entsprechender Weise wie früher nutzbar zu machen. In den Fällen, in denen der Reichsbahn eine Beteiligung an einem solchen Unternehmen zustand, wird diese Regelung zwar insofern den tatsächlichen Bedürfnissen nicht gerecht, als sie nur eine Übertragung der Vermögenswerte an das Land mit der stärksten Beteiligung an der früheren juristischen Person vorsieht und, falls überhaupt kein Land eine Beteiligung besaß, die Vermögenswerte an das Land der belegenen Sache übergehen läßt (Artikel V Nr. 8 des Gesetzes Nr. 19, Artikel 6 der Verordnung Nr. 217), sie entsprechen jedoch dann der Interessenlage, wenn an Stelle des Landes mit der stärksten Beteiligung die Deutsche Bundesbahn tritt. Das Gesetz Nr. 19 sieht im Artikel XV Nr. 20 ausdrücklich vor, daß der Bund jede auf dem Gesetz Nr. 19 beruhende Verfügung zugunsten der Länder, die mit einer im Grundgesetz getroffenen Verfügung in Widerspruch steht, außer Kraft setzen kann. Von dieser Ermächtigung macht das Gesetz im § 6

Gebrauch. Die Verordnung Nr. 217 enthält zwar keine entsprechende Bestimmung, es dürfte jedoch außer Frage stehen, daß auch sie der Herstellung eines dem Grundgesetz entsprechenden Rechtsstandes nicht hinderlich sein soll.

Die im Gesetz Nr. 19 und der Verordnung Nr. 217 enthaltene Regelung über die Behandlung von Minderheitsbeteiligungen von Ländern und sonstigen Gebietskörperschaften braucht nicht in das Gesetz übernommen zu werden, weil dieser Fall bei Unternehmen, an denen die Reichsbahn eine Mehrheitsbeteiligung besaß, nicht praktisch wird.

Um im Bundesgebiet sowohl die Rechtseinheit, als auch die wirtschaftliche Einheit dieser Unternehmen herzustellen, erscheint es notwendig, die durch das Gesetz Nr. 19 und die Verordnung Nr. 217 vorgezeichnete Regelung auch in den übrigen Ländern des Bundesgebietes zu treffen.

Zu § 6 Absatz 2

Die Bestimmung entspricht den Vorschriften des Gesetzes Nr. 19 und der Verordnung Nr. 217, jedoch mit der Maßgabe, daß die Errichtung des neuen Unternehmens zweckentsprechend der Bundesbahn übertragen wird.

Zu § 6 Absatz 3

Bei der Behandlung der Minderheitsbeteiligung von natürlichen Personen und juristischen Personen des privaten Rechts an dem alten Unternehmen ist u. a. in Aussicht genommen, daß natürliche und juristische Personen mit Sitz im Bundesgebiet — wie z. B. Hapag und Lloyd als Geschäftsanteilinhaber am Deutschen Reisebüro — auch an dem neu errichteten Unternehmen entsprechend ihrem früheren Anteil beteiligt werden.

Zu § 6 Absatz 4

Absatz 4 wird sowohl dem § 419 BGB als auch den in Artikel IX des Gesetzes Nr. 19 und Artikel 12 der Verordnung Nr. 217 getroffenen Bestimmungen gerecht. Er stellt klar, daß die neue Gesellschaft für solche Verbindlichkeiten der alten Gesellschaft, die sich auf die übernommenen Vermögenswerte beziehen, voll und für die allgemeinen Verbindlichkeiten der alten Gesellschaft, die sich auf das Gesamtunternehmen beziehen, anteilig entsprechend dem Wert der übernommenen Vermögensrechte einzustehen hat.

Zu § 7

Diese Bestimmung soll klarstellen, wessen Antrag für die Berichtigung des Grundbuches maßgebend und ausreichend ist, und das Berichtigungsverfahren vereinfachen.

Zu § 8

Die Gebührenfreiheit entspricht der Übung in solchen Fällen.

Zu § 9

Nach Gesetz Nr. 19 und Verordnung Nr. 217 soll, wie erwähnt, das Gesetz bis zum 23. Mai 1950 verabschiedet sein. Allerdings dürfte eine spätere Verabschiedung, Genehmigung oder Verkündung die Rechtswirksamkeit dieses Gesetzes mit Rücksicht auf die vom Grundgesetz getroffene und durch dessen Genehmigung von den Besatzungsmächten gebilligte Regelung nicht beeinträchtigen.